VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 128)**

z dnia 3 lipca 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 128)

3 lipca 2019 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat planu reaktywacji polskich stoczni śródlądowych,

– informację Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat stanu realizacji programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

W posiedzeniu udział wzięli: **Anna Moskwa** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Krzysztof Woś** zastępca prezesa do spraw ochrony przed powodzią i suszą Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wraz ze współpracownikami, **Jacek Małek** prezes zarządu Damen Shipyards Koźle Sp. z o. o., **Marcin Lubieniecki** prezes zarządu MALBO Sp. z o. o, **Krzysztof Małkiewicz** wiceprezes zarządu CENTROMOST Stocznia Rzeczna w Płocku Sp. z o. o. wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa parlamentarzystów. Witam panią minister Annę Moskwę, podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz zaproszonych gości, a mianowicie pana Tomasza Koconia, głównego specjalistę w Departamencie Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, panią Katarzynę Krzywdę, dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Marcina Lubienieckiego, prezesa zarządu MALBO, Sp. z o.o., pana Marka Maja, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Jacka Małka, prezesa zarządu Damen Shipyards Koźle, Sp. z o.o., pana Krzysztof Małkiewicza, wiceprezesa zarządu CENTROMOST Stoczni Rzecznej w Płocku, Sp. z o. o., pana Łukasza Pierona, głównego specjalistę w Departamencie Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Przemysława Rdesa, naczelnika wydziału w Departamencie Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Wojciecha Skowyrskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Ochrony przed Powodzią i Suszą w Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie, pana Macieja Styczyńskiego, naczelnika wydziału w Departamencie Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Krzysztofa Wosia, zastępcę prezesa do spraw ochrony przed powodzią i suszą Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pana Krzysztofa Wrzoska, dyrektora Biura Projektów Strategicznych w Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie, panią Krystynę Zych, dyrektor handlowego w CENTROMOST

Stocznia Rzeczna w Płocku Sp. z o. o. i pana Przemysława Żukowskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Szanowni państwo, w porządku dziennym mamy dwa punkty, w punkcie pierwszym, rozpatrzenie informacji Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat planu reaktywacji polskich stoczni śródlądowych, w punkcie drugim, rozpatrzenie informacji Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat stanu realizacji programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

Chciałabym przeprosić państwa za opóźnienie, ale bezpośrednio po punkcie dotyczącym ważnej kwestii mieliśmy głosowania. Stąd nie było sensu obarczać państwa zrywaniem posiedzenia Komisji w jego trakcie. Doszłam do wniosku, że rozpoczniemy po głosowaniach. Przepraszam za opóźnienie.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

W związku z tym przystępujemy do realizacji porządku. O zreferowanie poproszę panią minister Annę Moskwę. Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Anna Moskwa:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, jeżeli chodzi o działalność stoczni śródlądowych w zakresie żeglugi śródlądowej, otrzymali państwo materiał w formie pisemnej. Myślę, że nie ma potrzeby, żebym go powtarzała i opowiadała o stoczniach. Uzupełnię informacje, których nie ma, a które pojawiły się w ostatnim czasie.

Myślę, że jedną z kluczowych informacji jest rozszerzenie wsparcia finansowego dla stoczni śródlądowych. Tak naprawdę jest to informacja z wczoraj. Rada Ministrów przyjęła nowelizację Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego. Myślę, że o samym funduszu nie ma konieczności opowiadać, ponieważ niejednokrotnie mówiliśmy o tym na posiedzeniach Komisji. Zreferuję podstawowe zmiany, które wprowadza nowelizacja.

Głównym celem jest zapewnienie rozwoju i modernizacji floty statków żeglugi śródlądowej przez zapewnienie wsparcia finansowego armatorom. W projekcie zwiększyliśmy katalog form finansowego wsparcia armatorów o kredyty preferencyjne na zakup, modernizację, remont statków żeglugi śródlądowej, możliwość umorzenia części kredytów preferencyjnych, oczywiście w zależności od wieku statku, oraz instrument w postaci refinansowania zakupu składników wyposażenia statków, głównie po to, żeby przystosować go do wymogów bezpieczeństwa zgodnie z katalogiem zadań, oczywiście w oparciu o pomoc de minimis oraz stosowne przepisy w tym zakresie. Dodatkowo wprowadziliśmy możliwość rezygnacji z uiszczania składek przez armatorów śródlądowych na rzecz Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Często było to podnoszone szczególnie poprzez argument jakości śródlądowych dróg wodnych.

Nowelizacja jednocześnie zakłada zwiększenie kręgu beneficjentów, którzy mogą się ubiegać o kredyty preferencyjne, o armatorów statków pasażerskich i utrzymaniowo-technicznych oraz armatorów zagranicznych. Konieczność poszerzenia dostępności funduszu dla podmiotów spoza Polski wynika z kolei z regulacji unijnych. Jednocześnie został określony sposób i zakres przyjęcia planu promocji żeglugi śródlądowej. Część promocyjna funduszu także jest ważna.

Wczoraj zostało to przyjęte. Teraz przed nami etap prac sejmowych. W najbliższym czasie wejdzie to w życie w zmienionym kształcie.

Z informacji, których nie było w materiale, dodam, że widzimy duże braki – myślę, że obecni tutaj państwo ze stoczni również – w kadrze we wszystkich stoczniach i wszystkich tych sektorach przemysłowych. Dlatego też planujemy uruchomienie kształcenia na poziomie średnim. Nie ma jeszcze decyzji, w której szkole żeglugi śródlądowej by to było. Rozmawiamy ze szkołami. Będziemy się odzywać do państwa w temacie tego, jakie zawody są potrzebne, jakie tematy wymagają wsparcia. Tak naprawdę mamy gotowe warsztaty. Mamy przygotowane programy. Jest tylko kwestia dobrego zdiagnozowania konkretnych potrzeb. Bez współpracy ze stoczniami w zakresie konkretnego

i praktycznego kształcenia na pewno nie uruchomimy tego kształcenia. Kierunki ruszyłyby od września kolejnego roku. Najbliższy czas byłby czasem na przygotowanie szczegółów programów kształcenia.

Program rozwoju wszelkich instrumentów wsparcia, w tym legislacyjnego, na rzecz rozwoju stoczni śródlądowych jest ściśle powiązany z rozwojem śródlądowych dróg wodnych. Będziemy o tym mówić w drugiej części. Wiadomo, że w momencie większego poziomu zaawansowania i lepszego stanu dróg śródlądowych, większej używalności owych dróg, możemy mówić także o większym zapotrzebowaniu na stocznie.

Jeżeli chodzi o potencjalne instrumenty, jesteśmy przekonani, że instrumenty, które wprowadzamy w zakresie stoczni morskich, w dużej części są gotowe do bezpośredniego przeniesienia i transpozycji do przepisów w zakresie stoczni śródlądowych, zarówno podatkowo, jak też w zakresie recyklingu. Zielona stocznia tak samo może służyć morsko, jak też w obszarach żeglugi śródlądowej. W związku z tym myślę, że dobrze by było przejść do kolejnego punktu i opowiedzieć, jakie są tam działania, dlatego że tak naprawdę w tym momencie nie możemy mówić o innych działaniach legislacyjnych, ponieważ nie są one na takim poziomie dojrzałości, żeby teraz można było je wdrażać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Nie widzę. A ktoś z gości? Bardzo proszę o przedstawianie się i mówienie do mikrofonu. Proszę usiąść i włączyć mikrofon. Proszę się przedstawić i zabrać głos, jeżeli pan sobie życzy.

Prezes zarządu MALBO Sp. z o. o. Marcin Lubieniecki:

Marcin Lubieniecki. Prezes MALBO, grupy stoczni we Wrocławiu.

Jeżeli państwo bylibyście zainteresowani, mam dosłownie kilka moich produktów, które uzmysłowiłyby to państwu posłom, ponieważ jest tutaj użyty termin reaktywacji czegoś, co można powiedzieć, że nie istnieje. Chciałbym przedstawić, co jesteśmy w stanie zrobić, co robimy. Od dwudziestu lat w zasadzie wybudowałem jeden statek dla polskiego armatora. Żyjemy z eksportu. To, co robimy, fakt, że przetrwaliśmy, stanowi szansę. Jeżeli drogi wodne w Polsce będą się rozwijać, jeżeli pojawią się inwestorzy i zapotrzebowanie, jeszcze będzie miał to kto robić. Mam dosłownie kilka przykładów, jeden jest związany z wczorajszym newsem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Byliśmy przygotowani na prezentację. Chciałabym zapytać, czy jest to coś długiego. Jeżeli jest to długie...

Prezes zarządu MALBO Sp. z o. o. Marcin Lubieniecki:

Nie. Jest to kilka zdjęć.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To proszę bardzo.

Prezes zarządu MALBO Sp. z o. o. Marcin Lubieniecki:

Z komentarzem, żebyście państwo wiedzieli, co się za tym kryje.

Operuję na terenie stoczni we Wrocławiu i Malczycach. Pracuje dla mnie Nowa Sól. Jest to dawna część państwowej stoczni remontowej we Wrocławiu, z której się wywodzę.

Kora to typowy produkt, barka pchana o nośności 4600 ton. Wypływa pusta z Wrocławia, a potem wydostaje się na morze. Wiele takich wypuściliśmy w świat.

To jest statek ratunkowy. Mówi się na ten statek skimmer. Jest to specjalistyczny statek do zbierania zanieczyszczeń ropopochodnych z powierzchni wody. Kiedy była wielka awaria w Zatoce Meksykańskiej, armator holenderski, dla którego wybudowałem ów statek, wynajmował tam sprzęt. W pewnym momencie budował też u nas statki do działalności dyżurnej. W Holandii są prowadzone przeładunki takich ładunków. Taki statek musi się znajdować w pobliżu – do dwóch godzin – być w mobilizacji, żeby skutki ekologiczne potencjalnej awarii nie były dotkliwe.

To jest przykład zbiornikowca do przewozu produktów ropopochodnych z pięćdziesięciosiedmiometrowym masztem do tankowania. Statek ten bierze kilka rodzajów paliw, ma możliwość mieszania i przygotowywania paliw o różnej ciężkości. Może tankować statki morskie na redzie albo na morzu.

BUG-i stanowią ciekawostkę. Jest to ponton dziobowy o długości 4,80 i szerokości niecałych 9 metrów. Jest to wyposażenie dla transportu statków, które nie dysponują własnym sterem strumieniowym. Długość jest przyszłościowa, ponieważ Niemcy w 2016 roku deklarowali otwarcie drogi wodnej dla statków studziesięciometrowych, co jest związane z wybudowaniem nowej podnośni Niederfinow w Hohensaaten, która ma mieć 115 metrów. Taki ponton pozwoli wprowadzić do podnośni statek studziesięciometrowy.

To jest pełnomorska pogłębiarka, którą wybudowaliśmy dla firmy francuskiej, a która ma klasę morską na cały świat. Może kopać tory wodne do dwudziestu metrów. Była kończona w Szczecinie. Ze względu na parametry nie byłaby w stanie przejść z Wrocławia.

To jest ostatni wypuszczony przeze mnie produkt. Jest tu charakterystyczny kształt gruszki dziobowej. Holendrzy nazywają to *duck nose*, czyli kaczy dziób. Podobno są to najszybsze statki na Renie. Ma to właściwości zmniejszające opór podczas ruchu.

Teraz muszę zmienić kolejność. To, co widzimy, to kadłub holownika wybudowanego we Włocławku w 1912 roku z tzw. *baupaketu*, z części blach wykonanych przez stocznię w Sankt Petersburgu. Wykonał to wiślany poprzednik kolegów z Płocka we Włocławku. Był to holownik. Kadłub podarowano Warszawie, która zamierzała zrobić z tego statek pasażerski. Po wielkich bólach właśnie to zrobiłem. Statek ten wygląda właśnie tak. Jest to statek pasażerski na 250 osób, bardzo nowoczesny, z napędem hydraulicznym Bosch Rexroth.

Przy tej okazji chciałbym grzecznie prosić wszystkich, od których to zależy, żeby ustawa, która wczoraj zrobiła tak ważny krok, pokazała się jak najszybciej. Inwestor tego statku jest młodym inwestorem. W międzyczasie kupił największy statek rzeczny o nazwie Wratislavia we Wrocławiu na 400 pasażerów. Po to, żeby mógł się ze mną rozliczyć, najlepiej jak by dostał preferencyjny kredyt. To, co widać z tyłu, to mała pochylnia. Z tyłu za nią widać hale dużej pochylni dawnej remontowej stoczni rzecznej. Na pochylni jest barka w budowie.

I ostatni filmik. Jest to próba pracy koła łopatkowego na postoju. Życzę, żeby tak się nam to kręciło jak moje koło na Lubelskim. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Życzymy powodzenia. Mam nadzieję, że nasze prace będą tylko i wyłącznie usprawniać państwa prace oraz umożliwiać osiągnięcia, którymi jak zwykle wszędzie będziemy się chwalić jako Polacy. Dziękuję ślicznie.

Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos w dyskusji? Jeżeli nie, zamykam dyskusję.

Przechodzimy do punktu drugiego, zresztą punkty tę łączą się ze sobą. Bardzo proszę panią minister o zabranie głosu.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Dziękuję bardzo. Z racji tego, że przy okazji WOP-u mieliśmy dużą prezentację dotyczącą podziału zadań i planu prac w zakresie Odry i Wisły, teraz skupię się na tym, co się wydarzyło od tamtego naszego spotkania do dnia dzisiejszego, plus przedstawię plany na przyszłość. Jak państwo wiedzą, prace analityczne są prowadzone w ministerstwie przy pomocy dwóch portów, zarówno Gdańska, jak i Szczecina i Świnoujścia. Jednocześnie prace modernizacyjne i inwestycyjne są wykonywane przez Wody Polskie. Tak podzielimy prezentację.

Jeżeli chodzi o podstawową aktualizację zakresu działań na Odrze, przypominam, że jest to Port Szczecin i Świnoujście, który zdecydował się samodzielnie prowadzić prace, w przeciwieństwie do Portu Gdańsk, który zlecił prace analityczne na zewnątrz. Obecny etap to dwa główne dokumenty, dwa opracowania: „Koncepcja badawczo-techniczna modernizacji skanalizowanego odcinka Odrzańskiego Drogi Wodnej do klasy żeglowności Va” oraz „Badawcze wytyczne dla projektowania stopni wodnych na Odrze swobodnie płynącej, planowanych w celu uzyskania drogi wodnej o klasie żeglowności Va”. Wykonawcą jest Politechnika Wrocławska. Na koniec lipca obie te prace będziemy

mieć. Opowiemy, jakie są ich założenia, natomiast na kolejnym spotkaniu możemy przedstawić ich efekty.

Równolegle druga część pracy to Kanał Śląski. Będą tam opracowane podstawowe parametry i koncepcje budowy. Tak naprawdę za chwilę przystąpimy do konsultacji przede wszystkim z samorządami, żeby wybrać optymalny wariant kanału, jeżeli chodzi o parametry, ale także konkretny sposób wykonania. Przede wszystkim chodzi o zagadnienia techniczne, ale konsultujemy także zagadnienia ekonomiczne, społeczne i środowiskowe. Są to podstawy, jeżeli chodzi o Odrę. Prace dotyczące kanału prowadzi też Państwowy Instytut Geologiczny. Ostatnio o tym wspominaliśmy.

Jeżeli chodzi o podstawowe elementy w zakresie Wisły, przypominam, że opracowuje to Port w Gdańsku. Wiemy, że część z państwa uczestniczy w poświęconych temu konsultacjach. Powstała strona internetowa programwisła.pl, gdzie można na bieżąco oglądać, jakie prace są prowadzone. Tutaj jest firma zewnętrzna. Jest to firma z grupy JACOBS, która opracowuje wszelkie elementy i stopniowo oddaje nam poszczególne opracowania. Jeżeli chodzi o szczegóły, może oddam głos panu dyrektorowi. Pokażemy państwu kilka elementów prac, jakie są obecnie prowadzone. Pan dyrektor Żukowski, proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej MGMiŻŚ Przemysław Żukowski:

Bardzo dziękuję. Pani minister, pani przewodnicząca, szanowni państwo, kilka bardziej szczegółowych informacji w uzupełnieniu wiadomości przekazanych przez panią minister.

Dzięki zaangażowaniu Portu Szczecin i Świnoujście przede wszystkim wiemy już, ile nowych piętrzeń jest potrzebnych na tym odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej, którą nazywamy swobodnie płynącą. Funkcjonalnie mamy dwa odcinki Odry, rzekę swobodnie płynącą na terenie Polski i od ujścia Nysy Łużyckiej, gdzie mówimy o Odrze granicznej. W tej chwili pracujemy nad dalszymi istotnymi elementami, które w efekcie doprowadzą nas do stworzenia programu.

To, o czym mówiła pani minister, to projekt badawczy składający się z dwóch komponentów. Jest on prowadzony przez Port Szczecin i Świnoujście. Składa się z dwóch bardzo istotnych komponentów. Osobno jest analizowany zakres prac, który powinien być wykonany na istniejącej zabudowie hydrotechnicznej na Odrze skanalizowanej, czyli od Kędzierzyna Koźla do Malczyc. Pierwotnie większość stopni wodnych i takich obiektów hydrotechnicznych jak śluzy nie było projektowanych na klasę żeglowności Va, czyli międzynarodową. Trzeba sprawdzić, jaki zakres prac trzeba wykonać, żeby podwyższyć klasę drogi wodnej. Jest to pierwszy komponent.

Drugi obejmuje badawcze wytyczne dla projektowania nowych stopni wodnych, których jeszcze nie ma, a o których wiemy, że powinny być, żeby droga wodna była międzynarodowa. Działamy w ścisłej współpracy z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, które będzie pełniło rolę inwestora dla tych wszystkich zadań. Współpracujemy bardzo ściśle. Jesteśmy w bieżącym kontakcie. Co miesiąc spotykamy się w gronie Wody Polskie, Port Szczecin i Świnoujście, i my. Są to spotkania projektowe podsumowujące kolejne etapy. Na bieżąco omawiamy problemy.

Tutaj na zdjęciach macie państwo próbkę map, które powstają jako produkt analiz. Możecie państwo wyobrazić sobie poglądowo, że analizowane są wszystkie łuki, analizowana jest szerokość toru wodnego, analizowane są elementy infrastruktury krzyżującej się na każdym kilometrze drogi wodnej na każdym obiekcie. Chodzi o to, żebyśmy wiedzieli, co trzeba poprawić, co trzeba zmienić, a w efekcie końcowym, ile to będzie kosztowało. Mapki, które państwo widzicie, to Odra skanalizowana.

Produkty umowy, którą Port Szczecin i Świnoujście podpisał, będą odebrane w lipcu tego roku. Jak mówiła pani minister, ewentualnie na następnym posiedzeniu Komisji będziemy mogli przedstawić więcej konkretnych informacji o wynikach.

Jeżeli chodzi o Kanał Śląski, tak naprawdę nasze analizy zaczęły się – jeszcze trwają, a zakończą się na koniec lipca – od kwestii wody. O ile Odrzańska Droga Wodna jest, o ile Odra płynie, o tyle Kanału Śląskiego nie ma. To zadanie, które teraz wykonuje Państwowy Instytut Geologiczny również na zlecenie Portu Szczecin i Świnoujście, polega na analizie różnych historycznych wariantów Kanału Śląskiego pod kątem dostępności

i uwarunkowań hydrologicznych i hydrogeologicznych, gdyż mówimy o terenie bardzo silnie zurbanizowanym, a także o terenie gdzie są złoża węgla istniejące, eksploatowane oraz planowane do eksploatacji. Jest bardzo dużo uwarunkowań, które mogą wpłynąć na gospodarkę wodną w tym obszarze. Od razu analizujemy wiele funkcji, funkcje środowiskowe, funkcje przeciwpowodziowe, funkcje retencyjne, a także funkcje rekreacyjne na całym przebiegu tego odcinka.

Istotną kwestią, którą bada Państwowy Instytut Geologiczny, jest możliwość zasilenia w wodę przyszłego kanału, a są pewne możliwości. Przemysł górniczy ma problem z nadmiarem wody, a więc woda jest. Teraz sprawdzamy, gdzie najkorzystniej byłoby poprowadzić Kanał Śląski, sprawdzamy warianty, żeby osiągnąć efekt synergii.

Jesteśmy przed ważnym elementem, a mianowicie przed konsultacjami z samorządami. W ścisłym kontakcie z portem, ale też z Wodami Polskimi planujemy bardzo precyzyjnie tryb konsultacji, żeby uniknąć jakichkolwiek niepokojów społecznych, dlatego że jesteśmy na bardzo wstępnym etapie planowania tego wielkiego przedsięwzięcia. Mówimy dopiero o zarysie koncepcji. Najpierw musieliśmy zająć się kwestią sprawdzenia, gdzie jest woda i na jakich warunkach może ona zasilić omawiane połączenie.

Uzupełniając informacje przekazane przez panią minister, chciałbym powiedzieć także dwa słowa o kanale Dunaj-Odra-Łaba. Polska część kanału jest widoczna na mapie od Koźla do czeskiego Bohumina. Chciałbym powiedzieć, że Republika Czeska zakończyła studium wykonalności. Analizowała pewien wariant, który przedstawiliśmy Czechom, ale był to wariant historyczny. Analizowała również odcinek polski. Z czeskiego studium wynika opłacalność tzw. gałęzi odrzańskiej. Na terenie Republiki Czeskiej opłaca się wykonać połączenie Dunaj-Odra-Łaba w wariancie do Odry. Jest to dla nas bardzo dobra informacja.

Czesi w ramach swojego studium przeanalizowali również orientacyjne nakłady inwestycyjne na naszym terenie, na terenie Polski, ale dorobek czeskiego studium został przekazany do Portu Szczecin i Świnoujście. W następnej kolejności, jak państwo widzieliście, Odra skanalizowana i swobodnie płynąca też już podlega analizom, Kanał Śląski już podlega analizom. W czwartym kwartale tego roku Port Szczecin i Świnoujście, mówiąc kolokwialnie, zabierze się za odcinek Dunaj-Odra-Łaba, a więc będziemy mieli brakujący element.

Przy tej okazji razem z Wodami Polskimi i Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej analizujemy przyszłość zbiornika w Raciborzu. Jest to element dyskusji. Analizy hydrotechniczne to jedna część, natomiast po naszej stronie, po stronie ministerstwa realizujemy dwa zadania, jedno transportowe i jedno ekonomiczne. Jesteśmy po pierwszym etapie prac nad analizą transportową. Zadaliśmy sobie pytanie, jakie ładunki będą pływały drogami wodnymi, w jakiej skali, skąd i dokąd. Są to główne pytania. A także kiedy, w perspektywie trzydziesto- i pięćdziesięcioletniej.

Widzicie państwo jeden produkt. Mapy muszą pokazać miejsca ładunków, ich sposób przemieszczania się. Dlaczego mówię o pierwszym etapie? Prace hydrotechniczne i transportowe prowadzimy równolegle. Za chwilę będą również analizy środowiskowe. Pierwszy etap dał nam odpowiedzi na podstawowe pytania również w powiązaniu z wynikami czeskiego studium wykonalności. Jest to istotne, że na Odrzańską Drogę Wodną patrzymy korytarzowo. Analizowaliśmy strumienie ładunków. Analizowaliśmy także miejsca potencjalnych portów i terminali. Jest to istotne, przy czym – jest to bardzo ważne – do tej pory nie wskazywaliśmy z całą pewnością, gdzie terminale powinny powstać. Analiza na razie mówi o tym, gdzie drogi wodne będą miały styk z drogami kołowymi, z terminalami kolejowymi, ze szlakami kolejowymi. Na tej podstawie przedstawimy rekomendacje lokalizacji na razie na poziomie powiatowym. Prowadzimy konsultacje z samorządami. Ostatnia konsultacja miała miejsce z miastem Wrocław, ze służbami odpowiedzialnymi za planowanie przestrzenne. Wiemy też, że w programie docelowym powinniśmy konkretnie pokazać, gdzie powinny być porty śródlądowe, przyszłe terminale albo zrewitalizowane terminale, dlatego że infrastruktura nadal tam istnieje, po to, żeby miasta mogły włączyć się w program poprzez planowanie przestrzenne i planowanie konkretnych inwestycji właśnie na tym terenie.

Analiza transportowa obejmuje nie tylko Odrzańską Drogę Wodną, ale także Drogę Wodną Rzeki Wisły. Za chwilę wrócę do tego, jeżeli chodzi o program wiślany.

To, co państwo widzicie na tej mapie, to jeden z wariantów, który pokazuje także połączenie z czeskim projektem Dunaj-Odra-Łaba. Jest to szeroki strumień. Jest to dla konkretnego roku w konkretnym wariancie. My jeszcze nie podzieliliśmy się z państwem wynikami analizy, ponieważ w tej chwili musimy dostosować owe wyniki, wyniki pierwszego etapu do potrzeb analizy kosztów i korzyści. Jest to drugie zadanie, które wykonuje ministerstwo, jest to drugi komponent. Prowadzimy prace nad analizą kosztów i korzyści dla projektu modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. Slajd jest po angielsku, ponieważ pracujemy w międzynarodowym gronie pod auspicjami Komisji Europejskiej. Zadanie zakończy się w czwartym kwartale bieżącego roku. Będzie zbierało wszystkie dotychczasowe wyniki. Jest to także bardzo istotny element. Analizy hydrotechniczne pokazują, co musimy zrobić na samej drodze wodnej. Musimy oszacować nakłady inwestycyjne. Analizy transportowe muszą powiedzieć, jakie ładunki będą pływać, skąd, dokąd, jakie będą korzyści z przeniesienia niektórych ładunków z dróg kołowych i kolejowych na transport wodny śródlądowy, który jest najbardziej ekologiczny i w związku z tym również najtańszy. Mówię także o kosztach zewnętrznych transportu.

Do tego dochodzi wiele innych uwarunkowań, w tym środowiskowych i społecznych. Wszystkie te wątki zbieramy w postaci analizy kosztów i korzyści. W czwartym kwartale tego roku będziemy mieli materiał, który będzie stanowił podstawę dalszych decyzji co do kształtu programu. Będzie to materiał dla naszego kierownictwa.

Trzymamy się określonego harmonogramu i zakresu prac, jeżeli chodzi o program odrzański. Podtrzymujemy pierwszy kwartał 2021 roku. Program będzie gotowy do akceptacji przez Radę Ministrów. Przed nami jeszcze długa droga. Jeszcze w tym roku rozpoczniemy analizy środowiskowe i ocenę oddziaływania na środowisko. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko będzie naszym wyzwaniem przez najbliższe półtora roku.

Zapraszamy państwa na Kongres Żeglugi Śródlądowej do Opola. Więcej informacji jest na stronie kongreszeglugi.pl. Główna impreza kongresowa będzie 18 września w Centrum Kongresowym w Opolu. Bardzo prosimy się rejestrować. Informację przekażemy także Komisji.

Jeżeli chodzi o program wiślany, studium wykonalności dla tej koncepcji jest prowadzone przez Port w Gdańsku. Po naszej stronie jest analiza transportowa programu. Port w Gdańsku analizuje kilka wariantów przebiegu drogi wodnej od Gdańska do Brześcia. W tej chwili kończymy etap pierwszy. Cała lista etapów pośrednich jest wykonana. Myślę, że w tej chwili najwięcej państwo możecie się dowiedzieć ze strony internetowej. Zaktualizujemy ją, kiedy Port w Gdańsku odbierze pierwszy i drugi etap. Zadanie to jest realizowanie przez jednego wykonawcę, nie tak jak w programie odrzańskim, gdzie jest kilka podmiotów. Tam również są brane pod uwagę elementy środowiskowe, elementy transportowe, elementy gospodarcze, elementy powodziowe oraz sama infrastruktura drogi wodnej. Cały zakres, wszystkie komponenty są analizowane w ramach jednego dużego zadania prowadzonego przez Port w Gdańsku.

Jeżeli macie państwo pytania, służymy dalszymi informacjami. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Dziękuję bardzo. Część analityczna, za każdym razem, kiedy ją prezentujemy, pewnie rodzi pytania, dlaczego tyle to trwa. W momencie, kiedy rozpoczynaliśmy nad tym prace, mieliśmy zero dokumentów w zakresie żeglugi śródlądowej. Myślę, że kiedy widzimy zakres prac, ogrom zadań, nie ma żadnych wątpliwości, że po prostu tak musi być to wykonane. Mamy wręcz poczucie, że jest to robione szybko. Jest to cała Odra, jest to cała Wisła, jak też inne, pozostałe cieki. Nie ma zatem żadnych wątpliwości, że po prostu tak musi być. Dotrzymujemy dat, jesteśmy w zgodzie z przyjętym harmonogramem.

Jednocześnie prowadzimy także inwestycje. Wody Polskie przejęły pewien zakres inwestycji, które już były realizowane. To, co robimy, to w zakresie prowadzonych inwe-

stycji staramy się na tyle, na ile jest to możliwe, dostosować odcinki do jak najwyższej klasy żeglowności, usuwać te punkty limitujące w żegludze śródlądowej, które są. Dlatego zmieniliśmy Prawo wodne. Urzędy żeglugi śródlądowej opiniują prowadzone inwestycje pod kątem ich żeglowności, żeby zadbać o element żeglowny.

Może pana prezesa Wosia poproszę, żeby w kilku zdaniach powiedział o kilku inwestycjach, które czy to realizujemy, czy to będziemy realizować, inwestycjach w zakresie modernizacji bądź polegających na budowie od początku. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Zastępca prezesa do spraw ochrony przed powodzią i suszą Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Krzysztof Woś:

Bardzo dziękuję. Pani minister, pani przewodnicząca, szanowni państwo, tak jak powiedziała pani minister, Wody Polskie realizują wiele inwestycji na śródlądowych drogach wodnych. Są one realizowane w taki sposób, żeby z jednej strony w pierwszej kolejności rzeczywiście usuwały miejsca limitujące, żeby jak najszybciej przywrócić możliwość uprawiania żeglugi długookresowej, chociażby na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Wiemy, że odcinek środkowy, swobodnie płynący jest bardzo limitujący i ograniczający długotrasową żeglugę. Równocześnie próbujemy tak planować inwestycje, żeby jak najmniej przeszkadzać w normalnej eksploatacji żeglugi śródlądowej, co nie jest łatwym zadaniem, ale dajemy radę.

Co robimy na Odrzańskiej Drodze Wodnej? Zacznę od tego, ponieważ tam dzieje się najwięcej począwszy od Kanału Gliwickiego. Na Kanale Gliwickim mamy sześć śluz, dwie śluzy Kłodnica i Rudziniec zostały już wyremontowane. W tym roku kończymy Dzierżno i Łabędy. Pozostają nam jeszcze dwie śluzy Sławięcice i Nowa Wieś. Są one już zaawansowane, jeżeli chodzi o proces inwestycyjny w około 30-40%. Mamy zamiar zakończyć je do 2022 roku. Pozostaje również kwestia pogłębienia Kanału Gliwickiego. Zwłaszcza sekcje piąta i szósta tuż przy samym porcie gliwickim wymagają jak najszybszego pogłębienia.

Z Kanału Gliwickiego przechodzimy na skanalizowany odcinek rzeki Odry. Tutaj prowadzone są prace modernizacyjne zarówno w stosunku do jazów odrzańskich, jak również w stosunku do śluz. Powiem szybciutko, z grubsza, że jeżeli chodzi o jazy, najważniejsze inwestycje to są Zwanowice, Wróblin, Januszkowice. Są one bardziej zaawansowane. Jeżeli chodzi o Dobrzeń, Groszowice i Krępę, w tej chwili są na etapie projektowania, niemniej mają być zakończone do 2023 roku.

Kolejne zadanie inwestycyjne na odcinku skanalizowanym to ujście Nysy, ale nie Nysy Łużyckiej, tylko Nysy Kłodzkiej. Tam mamy zamiar wyremontować zarówno jaz, jak i śluzę. W tej chwili skupiamy się także na śluzach Opole, Januszkowice, Krapkowice, Ratowice. Tam modernizujemy śluzy na stopniach wodnych. Wszędzie tam, gdzie są małe śluzy, staramy się je rozbudowywać, budować je do parametrów odpowiadających dla co najmniej Va klasy drogi wodnej.

Jeżeli chodzi o skanalizowany odcinek, warto tutaj zaznaczyć, że w naszych działaniach wpisujemy się również w przyszłe plany inwestycyjne, o których tutaj była mowa. Mówili o tym zarówno pani minister, jak również pan dyrektor. W tej chwili jest końcowy etap wyłonienia projektantów kolejnych stopni wodnych poniżej Malczyc, czyli Lubiąż i Ścinawa. Praktycznie w miesiącu lipcu powinni być już znani. W tej chwili trwa końcowy etap oceny tych, którzy w przetargu uzyskali najlepsze oceny. Myślę, że będziemy mogli przystąpić do procesu projektowania. Proces projektowania stopni wodnych potrwa około dwóch lat. Wtedy przystąpimy do działań inwestycyjnych. Są to kolejne dwa stopnie wodne, które są realizowane i które jak najbardziej wpisują się w założenia przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych.

Dalej mamy rzekę swobodnie płynącą. W tej chwili trwają prace związane z modernizacją zabudowy regulacyjnej. Chodzi o to, żeby prace, które będziemy wykonywali, w najbardziej limitujących miejscach nie kolidowały z przyszłymi pracami inwestycyjnymi związanymi z przystosowaniem Odry do europejskiego systemu dróg wodnych. Na odcinku do ujścia Nysy Łużyckiej jest zidentyfikowanych 340 ostróg, które będą

wyremontowane do 2023 roku. Jest to zadanie, które jest realizowane między innymi ze środków Banku Światowego.

Kolejny odcinek od ujścia Nysy Łużyckiej to odcinek graniczny. W ramach tego odcinka chcemy zrealizować pięć miejsc limitujących. Chodzi o te miejsca, które rzeczywiście w tej chwili po ich modernizacji spowodują, że żegluga długotrasowa na tym odcinku będzie możliwa. Zadanie to również jest współfinansowane z Banku Światowego.

Mówiąc o parametrach i o bezpieczeństwie żeglugi oczywiście musimy również pamiętać o tym, że jednym z głównych parametrów poza głębokością szlaku żeglownego jest także jego wysokość. Tutaj jest duży problem z niskimi mostami, które są na Odrze i które limitują możliwości bezpiecznej żeglugi. Dlatego też w ramach zadań, jakie wykonujemy, angażujemy się również w przebudowę najbardziej limitujących mostów na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Myślę tutaj o moście drogowym w Krośnie Odrzańskim, o moście drogowym w Kostrzynie na Warcie i o moście kolejowym w Kostrzynie na Odrze. Najbardziej istotny z punktu otwarcia Odrzańskiej Drogi Wodnej dla portów ujścia Odry jest most kolejowy na rzece Regalicy. Mosty te będą przebudowywane dzisiaj, ale do takiego parametru, który uwzględnia poziom wody po zestopniowaniu rzeki do klasy Va przy pomocy stopni wodnych.

Kolejna sprawa, proszę państwa, to wspomniany już tutaj Racibórz. Póki co Racibórz jest suchym zbiornikiem, nad czym oczywiście ubolewamy, dlatego że nie możemy wykorzystywać Raciborza do zasilania go w trakcie niżów, jakie pojawiają się, czyli do alimentowania wody ze zbiornika. Dobra informacja, proszę państwa, jest taka, że prace są rzeczywiście mocno zaangażowane. Funkcjonalność zbiornika zostanie osiągnięta na przełomie grudnia tego roku i stycznia przyszłego roku. W momencie zagrożenia powodziowego będzie to duża ochrona przeciwpowodziowa. Naszą ambicją jest, żeby po zakończeniu trwałości projektu spróbować zmierzyć się z możliwością zrobienia z niego zbiornika wielofunkcyjnego, w tym również do zasilania żeglugi śródlądowej.

Kolejna sprawa, proszę państwa, to rzeka Wisła. Na rzece Wiśle także prowadzimy działania inwestycyjne przede wszystkim w odcinku ujściowym. W tej chwili jest tam modernizowane trzynaście ostróg, jest przebudowywany stopień w Przegalinie, są wykonywane prace dokumentacyjne hydrologiczne i sondażowe, jeżeli chodzi o samo ujście Wisły. Z racji tego, że przy ujściu Wisły odkłada się rumowisko, jest to pewien problem dla żeglugi, ale także dla bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, głównie dla swobodnego przepływania lodołamaczy.

Oczywiście proszę państwa, jeżeli mówimy o Wiśle, to jest to stopień wodny w Siarzewie. Stopień wodny w Siarzewie również wpisuje się w plany, o których dzisiaj już mówił tutaj pan dyrektor Żukowski. Jest to jeden z tych stopni, które będą na skanalizowanym odcinku dolnej Wisły, a więc na drodze wodnej E-40 pomiędzy Gdańskiem a Brześciem. Powiem tak. Oczywiście proszę państwa, stopień wodny w Siarzewie jest bardzo ważny ze względu na to, że stanowi zabezpieczenie techniczne dla stopnia wodnego we Włocławku. Stopień wodny we Włocławku w tej chwili naprawdę jest zagrożony, jeżeli chodzi o jego stabilność. Stopień wodny w Siarzewie spowoduje jego trwałe podpieranie, a jednocześnie jak najbardziej wpisuje się w poprawę parametrów eksploatacyjnych i wydłużanie się drogi żeglownej pomiędzy Warszawą a Gdańskiem.

Proszę państwa, mógłbym jeszcze długo opowiadać, ponieważ mamy jeszcze drogę wodną Warszawa-Pisz, mamy Pętlę Wielkopolski, ale o tym, kiedy ktoś będzie bardziej zainteresowany, bardzo chętnie porozmawiam w kuluarach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam okulary, ale mimo wszystko mapki trudno jest odczytać. Na przyszłość może poprosimy o większe albo wyraźniejsze. Dzisiaj mamy odpowiednią technikę.

Jako mieszkanka Gdyni... Odra jest w całości pięknie pokazana, a nam się to w połowie kończy. Oczywiście jest E-40 i E-70, ale co z resztą Wisły?

Zastępca prezesa do spraw ochrony przed powodzią i suszą Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Krzysztof Woś:

Może pomogę i odpowiem. Jestem żeglugowcem z krwi i kości. Chciałbym, żeby cała rzeka Wisła była w podobny sposób przystosowywana dla żeglugi jak Odrzańska Droga

Wodna. Natomiast biorąc pod uwagę ogromne zaszłości, które spowodowały, że żegluga śródlądowa praktycznie jest dzisiaj ograniczona do bardzo niewielu odcinków, gdzie można spokojnie i bezpiecznie pływać, trzeba było wybrać te rzeczy, które są najbardziej istotne z punktu widzenia zarówno żeglugi śródlądowej, jak również możliwości pozyskiwania środków dzięki temu, że nasze szlaki żeglugowe dostosowujemy do europejskiej sieci dróg wodnych. W AGN, porozumieniu, które ratyfikowaliśmy w 2016 roku, jest mowa o tym, że przez terytorium Polski przebiegają trzy szlaki żeglugowe E-30, E-40 i E-70. Są one bardzo istotne z punktu widzenia integracji całej europejskiej sieci dróg wodnych. Jednocześnie dają bazę dla polskiej żeglugi śródlądowej. Dlatego od tego zaczynamy. W momencie, kiedy uporamy się z najważniejszymi zadaniami, myślę, że kolejnym krokiem będzie wydłużenie możliwości bezpiecznej żeglugi od Warszawy do Krakowa. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Nie widzę. A ktoś z gości? Nie widzę.

W związku z tym ogłaszam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Dziękując państwu za przybycie, zapraszam na następne posiedzenia Komisji. Dziękuję bardzo.